



Das Ende der Schwerkraft

Immer mehr Menschen radeln mit dem E-Mountainbike in die Berge und dringen so in Regionen vor, die bislang vor ihnen geschützt waren. Muss das sein?

VON DOMINIK PRANTL

Um die geradezu digitalrevolutionär anmutende Geschwindigkeit zu begreifen, mit der sich der Bergradsport in den vergangenen drei Jahrzehnten entwickelt hat, muss an dieser Stelle vielleicht einmal an Andreas Heckmair erinnert werden. So hieß nicht nur jener unbeeirrbare Alpinist, der 1938 als erster einen Weg durch die Eiger-Nordwand fand und gern mit dem Rad in die Alpen aufbrach, sondern auch dessen Sohn, Spitzname Andi. Wie der Vater fand auch Heckmair junior einen neuen Weg, einen, der auf alten Saumpfaden direkt von Oberstdorf bis zum Gardasee führte, mit dem Fahrrad. 1990 fuhr er die von ihm ausgearbeitete Heckmair-Route zum ersten Mal; später wurde er gern mit den Worten zitiert: „Ötzi war zu Fuß unterwegs, Hannibal mit Elefanten, Paulcke mit Ski – aber eben keiner mit dem Mountainbike.“

Nur drei Jahrzehnte später ist dieser zum letzten Abenteuer Mitteleuropas glorifizierte Ritt über die Alpen nicht nur zum Massenspektakel verkommen. Das klassische Mountainbike, das in den Neon-Farbtönen der Achtzigerjahre schon rein optisch häufig ein grelles Kontrastprogramm zu den damals noch eher als konservativ geltenden Wanderern lieferte, hat durch die serienmäßige Ausstattung mit Akkus auch eine weitere Stufe in der Evolution zum Jedermann-Gefährt hinter sich. Wer sich heutzutage mit einem Zweirad ohne Elektrounterstützung in alter Heckmair-Tradition an den Bergen abmüht, sei es nun für ein paar Stunden oder für eine Mehretappen-Fahrt, kommt sich zwischen all den E-Mountainbikern gelegentlich wie der Ötzi des Radsports vor. Schon vor zwei Jahren absolvierten zwei Biker die ursprünglich auf knapp eine Woche ausgelegte Heckmair-Route mithilfe von Batterie-Radln in etwas mehr als 27 Stunden. Die Alpenüberquerung: nur noch eine bessere Tagestour.

2019 wiederum darf allen Bergsportlern als jenes Jahr in Erinnerung bleiben, in dem der rein auf Muskelkraft setzende Bergradler in mehrerlei Hinsicht endgültig von den E-Bikern abgehängt wurde. Dies ist nicht allein die gefühlte Erkenntnis einiger leicht nörglerisch veranlagter Nostalgiker, die am Berg seit Längerem eine wachsende Welle der E-Fans beobachten. Es lässt sich statistisch untermauern. So legen die nicht ganz einfach zu interpretierenden Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) nahe, dass inzwischen mehr Mountainbikes mit Elektrounterstützung als ohne verkauft werden.

Das ist erst einmal logisch und nachvollziehbar. Hat das weiterhin stark polarisierende E-Mountainbike mittlerweile doch so viele Befürworter wie Annehmlichkeiten (die jeder zu schätzen weiß, der sich schon einmal einen Forstweg hinaufhelfen hat lassen). In der auf Innovationen geradezu versessenen Sportartikelindustrie freut man sich seit Jahren darüber, dass offenbar immer mehr Menschen bereit sind, mehrere Tausend Euro in ein neues Zweirad mit elektrischem Hilfsmotor zu investieren. Ähnlich hoch sind die Sympathiewerte für die Räder in vielen Ferienorten im Bergland, wo eine vernünftige Infrastruktur für das E-Mountainbike mittler-

weile von den Gastgebern zum „touristischen Must-have“ erklärt wird. Radelnde Eltern schaffen es endlich mit Kinderanhänger im Schlepptau auf die Alm, sogar Oma und Opa können jetzt mit. Und was kann so schlimm sein an einem Fortbewegungsmittel, wenn sich sogar der in Sachen Beliebtheitswerte wohl unerreichte Alpinskifahrer a. D. Felix Neureuther – angetrieben von einem Hersteller für E-Bike-Motoren als Sponsor – bereits öffentlich zum E-Mountainbike bekannte?

Und dennoch ist die Entwicklung zu bedauern. Denn auch wenn die wachsende Anhängerschaft des E-Mountainbikes sich selbst und dem Rest der Welt gern klar-macht, dass dank der Akku-Unterstützung endlich eine Art Gleichberechtigung zwischen fitten und weniger athletischen Radlern in den Bergen herrscht, geht dies mit diversen Risiken und Nebenwirkungen einher. Folgt man dieser Argumentation, können nun dank der Elektro-Räder inzwischen auch und vor allem jene Personen sportlich im Gelände unterwegs sein, die

Die Frage steht im Raum, ob es eine Art Grundrecht auf die Berge gibt. Oder ob der Zugang zur Natur reglementiert werden muss.

ohne Strom nicht oder auch nicht mehr in der Lage für eine längere Bergtour auf zwei Rädern wären. Abgesehen davon, dass sich auch erstaunlich viele trainiert wirkende Menschen auf das E-Bike herablassen, kam aber noch niemand auf die Idee, etwa eine Marathonstrecke mit einem Transportband für all jene auszustatten, denen die 42 Kilometer aus eigenen Kräften zu weit sind. Hier sind kürzere Distanzen die Lösung, der Halbmarathon etwa, oder die zehn Kilometer.

Ausgerechnet in den Bergen aber wird nicht die Kilometerzahl verringert, sondern lieber ein Motor aufgesattelt, damit auch ja jener Anstieg zu packen ist, an der sonst Herz, Beine oder Lunge den Dienst verweigert hätten. Ob es so wahnsinnig clever ist, als entsprechend Untrainierter auf einem tendenziell eher schnellen und mit häufig mehr als 20 Kilogramm extrem schweren Vehikel im Gelände unterwegs zu sein, wird wahrscheinlich einmal eine detaillierte Unfallstatistik sehr genau beantworten. Schon jetzt ist von Mitarbeitern im Rettungsdienst jedenfalls zu vernehmen, dass durch den Zusatzantrieb einige Bergtouristen schneller unterwegs sind, als für sie selbst gesund wäre.

Noch ein wenig alberner ist freilich der Hinweis, beim E-Mountainbike handele es sich doch um ein echt naturverträgliches Fortbewegungsmittel. Sofern damit eine Autofahrt eingespart wird, wie dies möglicherweise mit E-Bikes in der Stadt der

Fall ist, kann man das so stehen lassen. Bei manchen Bergführern, Hüttenangestellten oder Jägern mag dies auch zutreffen. Aber abgesehen davon, dass Mountainbikes ganz allgemein eher gern mit dem Auto zum Ausgangspunkt der Tour am Fuß des Berges chauffiert werden, verhält es sich mit dem Elektro-Rad am Berg zumeist wie mit dem sich ähnlich inflationär verbreitenden SUV im Straßenverkehr: Es ersetzt meist eine andere, weniger energieintensive Form der Fortbewegung. Damit ist es keineswegs ein Indiz für ein ökologisches Bewusstsein, sondern vielmehr für eine gewisse Technologiehörigkeit.

Vor allem aber stellt sich im Zuge des stromunterstützten Bikebooms wieder einmal die Frage, ob es eine Art Grundrecht auf die Berge gibt. Diese bilden aus verschiedenen Gründen einen sehr speziellen Raum mit ganz eigenen Anforderungen. So ist das In-die-Berge-Gehen eigentlich niemals nur reiner Sport gewesen (was nebenbei die Frage erlaubt, ob ein E-Bike überhaupt als Sportgerät zählt), sondern zugleich immer auch ein sich Vertrautmachen mit den dortigen Umständen und Widrigkeiten der Natur, ob nun die Geologie oder das Wetter. Das E-Bike bietet einer keineswegs immer, aber tendenziell eher spaßorientierten und wenig bergfahrenen Klientel eine sehr bequeme Möglichkeit, in diesen Raum vorzudringen.

Denn eigentlich verwehrt sich der Berg durch sein Relief einer Erschließung. Belesene Bergfreunde wie Rudi Erlacher, Vizepräsident des Deutschen Alpenvereins (DAV), sprechen von einer „Schranke der Schwerkraft“, die den Berg vor einem Vordringen in die sensiblen Bereiche schützt, seine Einzigartigkeit für die Nachwelt bewahrt. Selbst gesellschaftliche Umwälzungen wie die Industrialisierung sind an dieser Hürde oft gescheitert; die Landwirtschaft war oft nur extensiv und mit mehr Entbehrungen als im Flachland möglich. Erst die touristischen Entwicklungen der Moderne schaffen es, diese uralte Schranke, die auch immer eine Schutzfunktion für die Natur bedeutete, zu durchbrechen. Ein weiteres beliebtes Argument für das E-Bike lautet beispielsweise, dass es gerade den etwas besser Trainierten endlich die Chance biete, mit dem Rad den Radius zu erweitern und neue Orte im Wortsinne erfahren zu können. Das E-Mountainbike ist demnach nichts anderes als die Fortsetzung der Seilbahn mit anderen Mitteln.

Wie es weitergehen wird? Der Deutsche Alpenverein wird demnächst entscheiden, wie sehr man sich dem motorisierten Bergsport öffnen möchte. Dazu gehört auch die Frage, ob die Schutzhütten des DAV mit Ladestationen ausgestattet werden sollen. Die Tourismusverbände bauen derweil ihr E-Bike-Angebot weiter aus. In Foren wird über eine E-Fahrerlaubnis diskutiert; nicht ganz so ernst zu nehmen ist wohl die Anregung, das E-Bike-Fahren nur bei ärztlichem Attest zu gestatten. Möglicherweise erfindet aber auch jemand den nächsten Aufreger – den Elektro-Bergschuh. Der würde dann vielleicht sogar Grobmotorikern und notorischen Trainingsmuffeln durch die Heckmair-Route an der Eiger-Nordwand helfen oder wenigstens über den Normalweg auf den Mont Blanc.

Blöd nur, wenn kurz vorm Gipfel irgendwahn der Akku streikt.

Das klassische Mountainbike wie hier auf dem Bild hat zwar noch nicht ausgedient – ist aber immer seltener zu sehen. Dank Akku schaffen es nun auch Eltern mit Kinderanhänger sowie Oma und Opa im Schlepptau auf die Alm. Foto: IMAGO



ZUSATZKONTINGENTE ANTARKTIS

PREMIEREN-ANGEBOT





MS Roald Amundsen – das weltweit erste Hybrid-Expeditionsschiff

Zum ersten Mal in der Geschichte führt Sie ein Schiff mit hochmodernem Hybridantrieb tief in die Antarktis – den entlegensten Kontinent der Erde. Erleben Sie die besondere Spannung, wenn Sie beeindruckenden Eisbergen nahekommen und Pinguine, Robben und Wale in ihrem natürlichen Lebensraum beobachten.

Jetzt im Reisebüro buchen oder Tel. (040) 874 090 47
Hurtigruten GmbH • Große Bleichen 23 • 20354 Hamburg • www.hurtigruten.de

*Limitiertes Kontingent. Gültig für Neubuchungen bis 31.10.2019 für Antarktis Reiseternine 2020 mit MS Roald Amundsen. Bei Reisen mit Abfahrtsstermin Januar bis März 2020 entfällt der Einzelkabinenzuschlag.

ANTARKTIS

21-Tage-Expeditionsreise inkl. Flug*

Ab **8.699 €** p.P.* in einer Außenkabine

JETZT BUCHEN